MIESIĘCZNY PRZEGLĄD
KOMUNIKACJI LOTNICZEJ.

Współpraca na Atlantyku Północnym.

Dnia 22-go marca b.r. odbyła się w Dublinie konferencja angielsko-irlandzko-amerykańska, na której głównym przedmiotem była koordynacja prac meteorologicznych, oraz zagadnienie osłony radiowej i współpracy z żeglugą morską w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu.

Badania meteorologiczne, prowadzone dotąd wspólnie przez Pan American Airways, Imperial Airways, Air France i Deutsch Lufthansa objęły nietylko przyszłą trasę lotów, ale również kanał La Manche, Morze Północne, zatokę Biskajską, zachodnią część Morza Śródziemnego, oraz obszar środkowy Północnego Atlantyku, gdzie obserwacje robi francuski statek specjalny "Carimare".Poza tym informacji dostarczają statki transatlantyckie, głównie amerykańskie, oraz stacje meteorologiczne utrzymywane przez Pan American w Grenlandii, Islandii, Portugalii, na Azorach, w Trinidad i w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Obecnie Wielka Brytania, Irlandia, Kanada i Nowa Fundlandia postanowiły rozbudować system obserwacji meteorologicznej na swoich terytoriach. Koszty potrzebnych inwestycyj obliczaj łącznie na 1.000.000 dolarów.

Loty próbne w roku 1937 wykazały niedogodności, wypływające z posługiwania się przez każdy z zainteresowanych krajów innym systemem osłony radiowej. Obecnie systemy [illegible] Kanadyjski, Nowo-Fundlandzki, Irlandzki i Brytyjski będą ujednostajnione, przy czym określone zostaną długości fal i godziny nadawania.

Za podstawę służyć będzie system opracowany przez Pan American Airways. Położenie lecącego samolotu określane będzie co 30 minut.

Dla zwiększenia bezpieczeństwa lotu komendanci samolotów utrzymywać będą łączność radiową ze wszystkimi statkami, znajdującymi się w ich zasięgu.

Admiralicja brytyjska sygnalizować będzie każdy odlot z lotniska angielskiego, irlandzkiego lub kanadyjskiego statkom, znajdującym się na linii lotu, podając rozkład lotu, trasę, znaki rejestracyjne samolotu i jego długość fali. Spodziewać się należy, że takie same środki zastosują władze U.S.A.. Z drugiej strony piloci samolotów otrzymywać będą przed odlotem mapy trasy z oznaczeniem położenia statków na trasie lotu, szybkości ich ruchu, długości fali ich radiostacji i t.d.

Konferencja ta może mieć bardzo duże znaczenie na przyszłość, nietylko ze względu na unormowanie spraw technicznych, ale przede wszystkim dlatego, że jest ona zapoczątkowaniem realnej współpracy międzynarodowej na tym terenie, na którym obawiamy się zbytniego zaostrzenia konkurencji.

Paryż
Bazą Atlantycką

Wielki tygodnik francuski "AERO" rozpoczął przed miesiącem kampanię, w której starał się udowodnić, iż Francja posiada na Atlantyku Północnym rolę specjalnie uprzywilejowaną dzięki temu, że w Paryżu przecina się droga Atlantycka Północna z Południową. Nie chcąc powtarzać tu wszystkich argumentów, przemawiających na korzyść tego twierdzenia, musimy wszakże skonstatować, iż opierają się one na danych realnych technicznie i mających poważne wartości handlowe.

Na stworzenie w Paryżu głównego portu europejskiego w komunikacji lotniczej przez Atlantyk Północny "AERO" dowiódł, iż najlepiej się nadaje okolica Versailles Trappes Bois d'Arcy:

- jest to płaskowzgórze położone na wysokości 160 m., czyli na najwyższym poziomie okolic Paryża, dzięki czemu cały szereg przeszkód naturalnych nie będzie tu grać żadnej roli;

- płaskowzgórze przedstawia przy tym tę zaletę, iż wiatry są na nim bardziej stałe, gdyż prądy powietrzne nie podlegają zawirowaniu;

- ponadto jest to miejsce, w którym statystyki wykazują najmniejsze zamglenie, a mgła i dymy samego Paryża tam nie dochodzą.

Do tych wszystkich wartości bezpieczeństwa dochodzą jeszcze specjalne wartości handlowe, a mianowicie - pierwsza rzecz, jaka się rzuci w oczy pasażerowi, przylatującemu z Ameryki, to wspaniały rysunek i perspektywa Wersalu, poczem będącą w budowie autostradą dojedzie przez Lasek Bulonski i Aleję Focha do Łuku Tryumfalnego, a stamtąd przez Champs Elysées do centrum Paryża.

Te względy urbanistyczno-estetyczne nie są bynajmniej do pogardzenia i mogą wpłynąć z czasem bardzo poważnie na popularność tej bazy Atlantyckiej. W każdym razie mogą one być dla nas nauką, iż dziś już należy zwrócić uwagę na przyszłą trasę dojazdową z Gocławka do centrum Warszawy. Gocławek został pod tym względem bardzo trafnie wybrany. Należy jedynie odpowiednio wyzyskać ten atut, jaki mamy w ręku- Wisłę. Dojazd po Wale Miedzeszyńskim, a potem główną arterią mostu Poniatowskiego, Aleją Trzeciego Maja i Alejami Jerozolimskimi musi być odpowiednio przygotowany do przyjęcia szybkiego ruch

Nie od rzeczy będzie także zaznaczyć, iż wielkie miasta, starające się ściągnąć do siebie linie lotnicze, nie poprzestają

jedynie na budowie odpowiedniego lotniska, lecz stwarzają również bazę dla wodnopłatowców.

Przedsiębiorcy przewozu lotniczego są zrzeszeni w I.A.T.A.

International Air Traffic Association utworzona została w r.1919 w Hadze przez szereg europejskich towarzystw komunikacji lotniczej w celu, jak głosi 1 art. statutu, ujednostajnienia eksploatacji linij lotniczych, reprezentujących interes międzynarodowy, a należących do towarzystw - członków.

I.A.T.A. w przeciwieństwie do C.I.N.A. /Commission Internationale de Navigation Aérienne jest organizacją nieoficjalną związkiem przedsiębiorstw przewozu lotniczego, którego zadaniem jest załatwienie handlowo-eksploatacyjnej współpracy przedsiębiorstw.

Współpraca ta z każdym rokiem staje się z konieczności coraz ściślejsza, w miarę jak powiększa się liczba i długość linij łączących terytoria różnych krajów eksploatowanych wspólnie przez dwa lub więcej towarzystw.

Członkami I.A.T.A'y mogą być tylko towarzystwa, które od swoich rządów otrzymały koncesję na eksploatację linij, reprezentujących interes międzynarodowy. Obecnie do I.A.T.A.'y należy 29 towarzystw, z czego 26 europejskich. Z poza Europy członkami są tylko południowo-amerykański Condor Ltda, egipskie Misr Airwork Ltd. i wschodnio-indyjskie Tata Sons Ltd.
Wskutek tego jednak, że linie niektórych towarzystw europejskich oplatają już całą Afrykę i Amerykę Południową, a przez południowe kraje azjatyckie sięgają do Chin i Australii IATA nabrała charakteru organizacji o zainteresowaniach światowych.

Z towarzystw europejskich nie należą do I.A.T.A.'y tylko przedsiębiorstwa drugorzędne, eksploatujące wyłącznie linie krajowe.

Stałym przedmiotem pracy I.A.T.A.'y jest ujednostajnienie przepisów i warunków przewozu oraz dokumentów przewozowych wszystkich członków, normowanie rozrachunków między towarzystwami, uzgadnianie rozkładów i taryf, opracowywanie zagadnień międzynarodowego prawa lotniczego, organizowanie lotniczego przewozu poczty, opracowywanie Code'u telegraficznego do korespondencji między Członkami i t.d.

Ośrodkiem pracy I.A.T.A.'y jest Biuro Centralne, mające swą siedzibę w Hadze. Dyrektorem Generalnym jest Holender, Jonkheer VAN DEN BERCH VAN HEEMSTEDE, jeden z inicjatorów i założycieli Związku.

Zebrania ogólne Członków, t.zw. Sesje, odbywają się raz lub dwa razy do roku. Poza tym odbywają się Zjazdy komisyj, których jest siedem: pocztowa, radiotelegraficzna, techniczna rozrachunków, prawnicza, przewozów mięszanych i ruchu.

Organem IATA'y jest również Konferencja Rozkładów i Taryf, zbierająca się rok rocznie w Berlinie.

Najbliższa sesja plenarna będzie miała miejsce w Budapeszcie od 30-go czerwca do 2-go lipca b.r.

Linie pocztowo-frachtowe .

Sieć linii przeznaczonych wyłącznie do przewozu poczty i towarów, oblatywana przeważnie w nocy, przedstawia się następująco :

Berlin-Hanower-Londyn	DLH
Berlin-Halle/Lipsk	"
Berlin-Hanower-Frankfurt n/M- Sztutgart	"
Berlin-Wrocław	"
Berlin-Gdańsk-Królewiec	"
Amsterdam-Kolonia	"
Amsterdam-Roterdam	KLM
Kolonia-Bruksela-Paryż	DLH
Bruksela-Londyn	SABENA
Hanower-Kopenhaga-Malmö-Sztokholm	DLH
Bazylea-Frankfurt n/M.	SWISSAIR
Malmö-Hanower	ABA, DDL, DLH
Sztokholm-Malmö	ABA
Oslo-Kopenhaga	ABA, DNL, DDL
Trodheim-Tromsö	DNL
Tromsö-Kirkenes	
London-Berlin	BRITISH AIRWA

Wyłącznie pocztę wożą linie :

Kolonia-Cherbourg - cztery razy na miesiąc przed odjazdem statku do Ameryki,

Paryż-Tuluza-Barcelona-Santiago de Chili

Berlin-Frankfurt n/M.- Santiago do Chili.

Nocny przewóz poczty, a na dalszym planie także i pasażerów, staje się kwestią coraz bardziej interesującą dla wszystkich europejskich towarzystw lotniczych, ze względów konkurencyjnych.

Europejska sieć lotnicza jest już tak gęsta, że ładunki pocztowe nadawać można do wielu miast rozmaitymi liniami, wybierając najszybsze. W tych warunkach towarzystwa przygotowane do lotów nocnych będą miały znaczną wyższość nad innymi, ktore będą mogły latać jedynie w dzień.

D a n i a .

Już w ciągu kilku lat ubiegłych duńskie towarzystwo komunikacji powietrznej Det Danske Luftfartselskab zmuszone było ograniczać swoje projekty rozwojowe z powodu braku środków

finansowych. W związku z tym w celu umożliwienia otwarcia nowych linij w końcu roku ubiegłego postanowiono przeprowadzić reorganizację finansową T-wa DDL. Kapitał zakładowy powiększony został z 745.000 koron na 2.500.000 koron, a więc przeszło trzykrotnie przy udziale wielkich banków i przedsiębiorstw przemysłowych. Rząd duński przyznał DDL koncesję na eksploatację wszystkich linij krajowych i zagranicznych z wyjątkiem linii Kopenhaga-Aalborg, na 10 lat. Przez cały czas trwania koncesji rząd wypłacać będzie DDL subwencję w stosunku do przelecianych kilometrów, jednak nie mniej niż 250.000 koron rocznie. Pozatym od zarządu m.Kopenhagi DDL otrzymywać będzie rocznie 100.000 koron.

W związku z powiększeniem kapitału DDL zakupiło szereg nowych samolotów DC 3 i JU 52.

Postępy lotnictwa czeskiego i jugosłowiańskiego.

Towarzystwo Ceskoslovenske Statni Aerolinie projektuje przedłużenie linii Praga-Wenecja do Rzymu. Nowy odcinek byłby eksploatowany wspólnie z T-stwem Ala Littoria.Przeprowadzono już również powiększenie ruchu na linii Praga-Strassburg-Paryż, oblatywanej w poolu z Air France do dwóch razy dziennie. Dotychczas na tej linii było jedno połączenie dziennie.

Ceskoslovenska Letecka Spolecnost projektuje przedłużenie linii Praga-Amsterdam do Londynu. Ponieważ linia ta jest oblatywana codziennie przez KLM /Tow.holenderskie/, zatem w najbliższej przyszłości połączenie utrzymywane będzie dwa razy dziennie w obu kierunkach. CLS projektuje również otwarcie linii Praga-Zagrzeb-Suszak /Jugosławia/. /Obecnie CSA lata na linii Bratysława-Zagrzeb-Suszak./

Jugosłowiańskie Towarzystwo AEROPOUT otworzyć ma linię, łączącą Czechosłowację z Albanią przez terytorium Jugosławii Praga-Brno-Wiedeń-Zagrzeb-Sarajewo-Dubrownik-Tirana.

Afryka Południowa.

South-African-Airways mają zamiar wkrótce otworzyć ruch na pierwszym odcinku projektowanej linii długości 7.000 km: Johannesburg-Kongo-Nairobi /Kenia/ - Johannesburg.
Na razie oblatywany będzie raz w tygodniu odcinek Johannesburg-Palapye Road /Bechuanaland/ - Maun /Bechuanaland/ - Windhoek /Afr.Poł.Zach/. Istniejąca już linia Johannesburg-Kimberley-Upington-Keetmanshoop-Windhoek.

Lotnictwo południowo-afrykańskie, pomimo związków politycznych tego kraju z Anglią używa sprzętu niemieckiego. Ciekawe jest że samoloty JU 86 używane są w Afryce Południowej z angielskimi silnikami benzynowymi, zamiast oryginalnych ropowych, co podobno daje doskonałe rezultaty.

Urugwaj.

Zorganizowane w październiku 1937 r. Tow.Compania Aeronautica Uruguaya S.A. uruchomiło dnia 12 marca r.b. linią Montewideo-Buenos-Aires /Argentyna/. Linia oblatywana jest dwa razy dziennie przez niemieckich pilotów na dwóch trzymotorowych hydroplanach Junkers, mających 8 miejsc pasażerskich. Piloci urugwajscy są dopiero szkoleni.

First Uruguayan Sir Navigation Line jedyne towarzystwo,utrzymujące komunikację lotniczą wewnątrz kraju, wprowadziło do ruchu w lutym b.r. trzeci samolot /dotąd posiadało tylko dwa/ Jest to 4-silnikowy, 12-osobowy aparat produkcji angielskiej.

Alaska.

Koncern Pan American Airways, będący organizacją półoficjalną i popieraną przez władze USA, w odróżnieniu od innych,ściśle prywatnych towarzystw lotniczych amerykańskich, znany jest już szeroko z eksploatacji wielu linij w Południowej i Srodkowej Ameryce, linii transpacyficznej, oraz z lotów nad Atlantykiem.

P.A.A. rozwija jednak swoją sieć również i na północnych kresach Ameryki, gdzie działa Towarzystwo Pacific Alaska Airways, będące filią Pan American.

Towarzystwo to otworzyło 3-go maja ruch na linii pocztowej z Juneau /stolica Alaski/do Fairbanks /największy ośrodek handlowy w Srodkowej Alasce/. Linia ta ma 1175 km długości. Lot będzie trwał 4½ godziny, natomiast podróż lądowo-morska na tej trasie wymagała 9 dni, co jest charakterystyczne dla warunków komunikacyjnych Alaski.

Różne wiadomości.

- Holenderska linia Amsterdam-Batavia zostanie przedłużona w dn.28.VI. do Sydney /Australia/.

- Na linii francusko-czeskiej Paryż-Strasburg-Praga od 1.V. ruch jest utrzymywany dwa razy dziennie w każdym kierunku.

- 18.V. zebrała się w Paryżu Komisja pocztowa IATA'y.

- Pięć największych Towarzystw lotniczych USA zdecydowało wybudować wspólnie w centrum New Yorku dworzec lotniczy, w którym mieścić się będą równocześnie biura administracji i Dyrekcji. Koszt obliczony na $ 2.000.000.-

- Port lotniczy w Alameda na wybrzeżu Kalifornii okazał się nie wystarczającym dla Pan American Airways.Baza na Pacyfiku zostanie przeniesiona do Treasure Island.

- Pan American Airways odstąpiło sieć wewnętrzną Peru Towarzystwu Fancet Co.

- Listy lotnicze z Wielkiej Brytanii do do Australii kosztują 1½ pensa za ½ uncji, natomiast z Australii do Wielkiej Brytanii 5 pensów.

- Pod nazwą Hansa Flugdienst G.m.n.H. zostało założone przez DLH Towarzystwo taksówek lotniczych i lotów okrężnych. Tabor 24 samoloty .

- Rząd francuski zakupił w Stanach Zjednoczonych 100 jednomiejscowych samolotów myśliwskich Curbiss P 36. Tranzakcja ta z tego względu zasługuje na uwagę, że jest to pierwszy wypadek odstępstwa od znanej zasady USA, iż są dopuszczane do eksportu jedynie te maszyny i motory, które przynajmniej dwa lata przedtem zostały wprowadzone do US Navy lub US Army.

- 16.V. ustąpił minister powietrza Anglii Lord Swiwton, zastąpił go Sir Kingsley Wood, były minister zdrowia. Do zmiany tej zmusiła Lorda Baldwina presja i jednolite stanowisko społeczeństwa.

- Mandżurskie Towarzystwo Lotnicze Manshu Koku K.K. z siedzibą w Mukden zamówiło 10 dwumotorowych Junkersów niemieckich JU 86.

- 14.V. równocześnie z otwarciem Wystawy lotniczej w Helsinkach został otwarty nowy cywilny port lotniczy Helsinki-Tatarmossen.

- Tow.Avio Linee Italiane S/A przedłużają do Londynu od 1.VI. swą linię Wenecja-Mediolan-Turyn-Paryż.

- **Francja** skasowała 13.V. dopłaty lotnicze za pocztę do Niemiec, Anglii i Szwajcarii.

- DLH sprowadziło w dniu 13.V. po raz pierwszy na swoją linię południowo-atlantycką cztero-motorowe wodnopłatowce Blohm und Voss /Motory na ropę Jumo 205/ Przelot Dakar-Natal został pokryty w 11 g.12 m.

- Prezydent Roosewelt zgodził się rozważyć jeszcze raz możliwość dostarczania helium Niemcom ./Ostatnio Niemcy spotkały się z kategoryczną odmową/. Kwestia ta jest specjalnie ważna dla Deutsche Zeppelin Reederei, zwłaszcza po katastrofie Hindenburga. Jedynymi producentami helium są USA i ZSRR, jednak rosyjski helium jest gorszy i jest go niewiele.

- W dniu 13 maja b.r. wystartował w Burbank /Kalifornia/ na samolocie Lockheed 14 Naczelny Dyrektor naszego Towarzystwa Mjr.W.Makowski.

- W chwili obecnej znajduje się on w Rio de Janeiro.
- Lot ten ma na celu nie jakiś raid, lecz wprost przeciwnie nabycie doświadczenia na stale oblatywanej trasie. Doświadczenie to zostanie nabyte przez:

  lot długodystansowy
  długi przelot nad otwartym oceanem
  poznanie instalacji przyziemi linij ameryk.
  osobisty kontakt z załogami towarzystw, oblatujących te trasy.

- Ponadto sprawdzenie w nieznanych warunkach właściwości świeżo zakupionego sprzętu, który ma być w najbliższym czasie wprowadzony do eksploatacji linii.

Wreszcie zbadanie możliwości sprowadzenia maszyn drogą powietrzną, co przy odpowiednim doświadczeniu i obraniu trasy być może, że będzie się kalkulować taniej niż drogą morską, tym bardziej iż część kosztów mogłaby być rekompensowana przewozem poczty.

W dn.29.V. została otwarta we Lwowie Krajowa Wystawa Lotnicza, która zgromadziła dorobek Polski w dziedzinie lotnictwa wojskowego, sportowego i komunikacyjnego /zamknięcie 29.VI./.

- Polskie Linie Lotnicze " L O T " - zajmują na Wystawie jeden z głównych pawilonów. Zobrazowano tam w sposób plastyczny i pozwalający ocenić zalety właściwe komunikacji lotniczej.Przedstawiono rezultat pracy obcych państw w dziedzinie opanowywania oceanu powietrznego i pionierskie wysiłki Polski.Pokazano dorobek lotnictwa komunikacyjnego polskiego.

Pawilon P.L.L."LOT" ma przede wszystkim cel dydaktyczny - obudzić w społeczeństwie, a specjalnie w młodzieży zainteresowanie i zrozumienie potrzeby rozwoju komunikacji lotniczej, która jest środkiem ekspansji i penetracji gospodarczej i politycznej.

---oooOooo---

Sieć T warzystw Europejskich.

Towarzystwa europejskie, zrzeszone w Międzynarodowym Związku Przewoźników Powietrznych I.A.T.A. ustaliły pomiędzy sobą numery linii, w ten sposób, że każde z nich dostało do rozporządzenia pewną serię numerów, dlatego też przy omawianiu tej sieci stosować się będziemy do tego porządku.

N i e m c y . Deutsche Lufthansa No. 1 - 199 /DLH/

Utrzymuje obecnie 77 linii, z czego 9 linii pocztowo-frachtowych i jedną wyłącznie pocztową. Na tych 77 linii 21 jest obsługiwanych w poolu z obcymi towarzystwami / ponadto dochodzi do Niemiec 15 linii Towarzystw obcych, w których DLH nie bierze udziału/.

Oprócz bardzo gęstej sieci wewnętrznej DLH obsługuje następujące linie zagraniczne :

1. Berlin-Amsterdam-Londyn
5. Berlin-Kopenhaga-Malmö
6. " -Kolonia-Paryż
7. " -Kopenhaga
8. " -Stockholm
9. " -Monachium-Wenecja-Rzym
12. " -Halle/Leipzig-Stuttgart-Zürich
13 " -Poznań-Warszawa
17. " -Wiedeń-Budapeszt-Belgrad-Sofia-Ateny
22. " -Stuttgart-Genewa-Marsylia-Salamanca-Lisbona
27. Oslo-Göttebo rg-Kopenhaga-Hamburg-Londyn
30. Rotterdam-Frankfurt-Mediolan
31. Londyn-Bruksela-Frankfurt-Monachium-Salzburg-Wiedeń
33. Berlin-Gdańsk-Królewiec-Kowno-Ryga-Tallinn-Helsinki
38. " -Essen-Bruksela
41. Zurich-Monachium-Salzburg-Wiedeń
42. Budapeszt-Wiedeń
60. Berlin-Frankfurt-Paryż
117. " -Budapeszt-Bukareszt
126. Hamburg-Brem -Amsterdam.

Ponadto DLH utrzymuje dwie linie o wybitnym charakterze światowej ekspansji politycznej i gospodarczej, a mianowicie :

71. Berlin-Belgrad-Ateny-Rodos-Damaszek-Bagdad-Teheran. Linia ta zostanie wkrótce przedłużona do Kabulu, a ponad Pamirem połączy się z niemiecko-chinskimi liniami Eurasia Corp.,

191. PF /pocztowo-frachtowa/ Frankfurt-Marsylia-Lisbona-Las Palmas -Bathurst-Natal /a stąd oblatywana przez niemiecko-brazylijskie tow.Condor/ -Rio de Janeiro-Montevideo-Buenos Aires-Santiago de Chile.

F r a n c j a . Air France No. 200 -399)

Utrzymuje 28 linii, z czego 5 przypada na odcinek Paryż-Londyn. Oprócz sieci wewnętrznej obsługuje następujące linie zagraniczne i do własnych posiadłości pozaeuropejskich.

200 - 204 Paryż-Londyn
210. Paryż-Amsterdam
215. " -Kopenhaga-Stockholm
221. " -Strassburg-Praga-Wiedeń-Budapeszt-Belgrad-Bukareszt
222. Praga-Warszawa
229. Paryż-Genewa
233. Marsylia-Ateny-Bagdad-Karschi-Calcutta-Bangkok-Saigon-Hanoi - jest to jedna z najdłuższych linii światowych,
241. Damaszek-Bagdad
251. Lyon-Genewa
256. Marsylia-Tunis
258. Marsylia-Alger
267. " -Barcelona
270. Paryż-Tuluza-Casablanca-Dakar-Natal-Rio de Janeiro-Buenos Aires-Santiago de Chili /jest to pierwsza linia, które przeszła bezpośrednio nad oceanem Atlantyckim/
275. Tuluza-Casablanca
276. Dakar-Bamako.

Oprócz tow. Air France Francja posiada jeszcze cztery towarzystwa lotnicze, a mianowicie :

Air France Transatlantique - stworzone dla studiów na oceanie Atlantyckim,

Regie Air Afrique która łączy między sobą francuskie posiadłości północnoafrykańskie, a ponadto utrzymuje dalekobieżną linię Alger-Niamey-Ft.Lamy-Banghi-Elisabethville-Broken Hill-Mozambique Tananarive /Madagskar/,

Air Bleu rozwozi pocztę po całym terytorium Francji,

Aéromaritime tow. założone przez okrętową kompanię Chargeurs Réunis dla uzupełnienia obsługi tej ostatniej w Afryce, utrzymuje linię Dakar-Conacry-Cotonou-PointeNoire oraz Cotonou -Niamey. Dopełnia połączenia liniami lotniczymi wszystkich francuskich posiadłości afrykanskich.

R a z e m sieć około 57.000 km. /rok 1937/.

I t a l i a Ala Littoria No. 400 - 549 .

Utrzymuje 31 linii z czego 4 przypada na połączenie z włoską Afryką północną, 1 z francuskim protektoratem Tunisu /gdzie Włosi mają zagwarantowane specjalne przywileje/, 8 linii obsługuje wewnętrzną sieć albańską a 2 Tetuan-Melilla i Tetuan-Sevilla służą celom doraźno politycznym.

Oprócz sieci wewnętrznej specjalnie zagęszczonej między Rzymem a północną Italią, Ala Littoria utrzymuje linie zagraniczne :

404. Rzym - Marsylia
405. " - Kadyks
420 " - Saloniki
421. " - Paryż
424. " -- Brindisi-Ateny-Rodos
425. " - Belgrad-Bukareszt
435. Wenecja-Klagenfurt-Graz-Wiedeń-Budapeszt-
445. Triest-Brindisi-Ateny-Rodos-Haifa /wkrótce należy się spodziewać przedłużenia do Bagdadu i Basrah/
500. Rzym-Benghasi-Cairo-Wadi Halfa-Khartoum-Asmara-Addis Abeba - pierwsza linia imperialna.

W Italii istnieje ponadto drugie tow. Avio Linee Italiane skrót ALI No. 550 - 599, obsługujące oprócz linii wewnętrznych:

560. Turyn-Mediolan-Wenecja-Zagreb-Belgrad-Bukareszt
570. Wenecja-Mediolan-Turyn-Paryż.

R a z e m sieć około 27.000 km.

A n g l i a . Imperial Airways No.600- 799 /I.A.L/

Jak sama nazwa wskazuje, nie utrzymuje wogóle linii wewnętrznych, a w przyszłości zapewne nie będzie utrzymywać nawet obecnych linii europejskich :

601. Southampton-Alexandria-Bagdad-Karachi -Bangkok i dalej:
-Hanoi-Hong Kong
-Singapore-Port-Darwin - Brisbane /Quantas Empire Airways/
605. Southampton-Alexandria-Khartoum-Durban
620, 621, 622, 623. Londyn - Paryż
630, 631, 632. Londyn - Le Touquet
635. Londyn - Kolonia
640. " - Zurich
643. " - Budapeszt

Wewnętrzne linie w Anglii są eksploatowane przez z górą 10 towarzystw. Jedno z nich wybiło się specjalnie i wyszło na forum międzynarodowe, jest to :

B r i t i s h A i r w a y s . - Utrzymuje ono 7 linii:

700. Londyn-Hamburg-Kopenhaga-Sztokholm
701. 702. 703. 704. 705. 706. Londyn-Paryż

R a z e m Anglia sieć około 50.000 km.

I r l a n d i a . Aer Lingus Teoranta No. 800 - 849

800. Dublin - London
803. Dublin - Isle of Man.

H o l a n d i a . Köninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Kolonien No. 850 -999 /KLM/

Utrzymuje 33 linie z czego 19 linii wewnętrznych i 1 dalekobieżną. Ponadto posiada własne linie w Gujanie.i stworzone przez siebie w Indiach tow. KNILM.

852, 856, 858. Amsterdam-Londyn
859. Amsterdam-Liverpool
870. Amsterdam-Paryż
880. Berlin-Londyn
890. Amsterdam-Berlin
900. Malmö-Kopenhaga-Amsterdam-Paryż
905. Amsterdam-Kopenhaga-Stockholm
910. Londyn-Rotterdam-Praga-Wiedeń-Budapeszt
999. Amsterdam-Budapeszt-Ateny-Aleksandria-Bagdad-Karachi-Kalkuta-Bankok-Singapore-Batavia-Bandoeng.

Ta ostatnia jest dziś najdłuższą linią utrzymywaną przez to samo towarzystwo 14.500 km.

Razem sieć około 23.000 km

B e l g i a . Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne No. 1000 - 1074 /SABENA/.

Utrzymuje 16 linij z czego 5 wewnętrznych.

1000. Bruksela-Marsylia oraz Niamey Stanleyville-Elisabetville we współpracy z AIR AFRIQUE.
1001,1005. London-Kolonia
1002,1003,1004,1007. Londyn-Le Zoute
1008. Paryż-Bruksela-Praga.

Razem sieć około 14.000km.

S z w a j c a r i a. Schweizerische Luftverkehrs A.G. No.1075 - 1200 /SWISSAIR/.

Utrzymuje 6 linij, z tego 1 w poolu.

1075. Zürich-Bazylea-Londyn
1076. Zürich-Bazylea-Paryż
1080. Bazylea-Zürich-Wieden
1081. Zürich-St. Gallen-Monachium
1090. Bazylea-Frankfurt a/M
oraz jedną linię wewnętrzną.

Razem sieć wynosi około 2.780 km.

Poza tym towarzystwo ALPAR eksploatuje 7 linij wyłącznie wewnętrznych.

H i s z p a n i a. Iberia. No.1201 - 1202.

Nowoutworzone w Hiszpanii powstańczej oblatuje linie Tetuan-Vitoria i Sewilla-Vitoria.

Razem 1631 km.

Towarzystwo LAPE oblatuje linię Barcelona-Paryż oraz kilka linij wewnętrznych. No. 1151 - 1158.

A u s t r i a . Oesterreichische Luftverkehrs A.G.
/dawna/ No. 1300 - 1349 /AUSTROFLUG/

Oblatuje samodzielnie linie: Wiedeń-Suszak i Linz-Innsbruck. Poza tym w poolu z innymi towarzystwami:

Wiedeń-Berlin
Berlin-Wiedeń-Budapeszt
Budapeszt-Wiedeń-Wenecja
Wiedeń-Zürich
Wiedeń-Londyn

Razem sieć 4.747 km.

C z e c h o s ł o w a c j a . Ceskoslovenske Statni Aerolinie
No. 1400 - 1450 /CSA/.

Oblatuje 14 linij, z czego 10 wewnętrznych .
Linie zagraniczne:
Praga-Bukareszt
Praga-Rzym
Bratysława-Suszak
Praga-Paryż

Oblatywane są wszystkie, z wyjątkiem linii Bratysława-Suszak, w poolu z innymi towarzystwami zagranicznymi.

Ceskoslovenska Letecka Spolecnost
No. 1451 - 1499 /CLS -AVIOSLAVA/

Linie: Praga-Marsylia samodzielnie
Londyn-Budapeszt w poolu z KLM.

Razem sieć 8.978 km

P o l s k a . LOT No. 1500 - 1599

Oblatuje samodzielnie trzy linie krajowe i trzy zagraniczne:

Warszawa-Berlin
Warszawa-Helsinki
Warszawa-Lydda

Wszystkie linie są oblatywane samodzielnie, z wyjątkiem linii do Berlina /pool z DLH/

Razem sieć wynosi 5.374 km.

S z w e c j a . <u>A.B.Aerotransport</u>. No. 1600 - 1699./A.B.A./

Oblatuje linie:

Sztokholm-Londyn
Sztokholm-Tallinn
Sztokholm-Visby
Kopenhaga-Malmö
Malmö-Hanower - tylko poczta i towar
Sztokholm-Malmö - " " "

Trzy linie są oblatywane w poolu z DLH lub KLM. Linie szwedzkie pomimo niewielkich na ogół odległości, mają dobre warunki rozwoju ponieważ prowadzą przeważnie nad morzami.

Razem sieć około 5.440 km.

N o r w e g i a . <u>Det Norske Luftfartselskap, Fred Olsen & Bergenske A/S</u>. No.1700 - 1749/D.N.L./

Oblatuje linie:

Oslo-Londyn
Oslo-Bergen
Bergen-Tromsö
Oslo-Kopenhaga - 2 linie, z których jedna wozi tylko pocztę i towar
Trondheim-Tromsö " " "
Tromsö-Kirkenes " " "

Warunki pracy linij norweskich są podobne do szwedzkich

Razem sieć 2.168 km.

D a n i a . <u>Det Danske Luftfartselskab A/S</u>. No.1750 - 1799. /D.D.L./

Oblatuje linie:

Kopenhaga-Malmö
Berlin-Malmö
Hanower-Malmö - tylko poczta i towar
Amsterdam-Sztokholm
Kopenhaga-Londyn
Berlin-Kopenhaga
Oslo-Kopenhaga

Wszystkie linie są poolowe, co dowodzi wielkiego rozwoju komunikacji powietrznej w tej części Europy.

F i n l a n d i a . <u>Aero O/Y</u> . No. 1800 - 1849. /AERO O/Y/

Oblatuje linie:

Helsinki-Tallinn
Helsinki-Sztokholm

obie w poolu, oraz sieć wewnętrzną. Ta ostatnia ma warunki eksploatacji zbliżone do warunków krajów pozaeuropejskich, ze względu na dużą rozległość Finlandii i złą komunikację naziemną. W lecie roku bieżącego ma być uruchomiona linia Helsinki-Petsamo, sięgająca poza krąg polarny. Obecna długość sieci: 947 km .

R u m u n i a .Liniile Aeriene Romane Exploatate Cu Statul. No.2100 - 2149./LARES/.

Oblatuje 18 linij, w tym 14 wewnętrznych, oraz 4 zagraniczne:

Bukareszt-Warszawa
Bukareszt-Mediolan
Bukareszt-Praga
Bukareszt-Budapeszt

Trzy ostatnie linie oblatywane są w poolu. Na linii warszawskiej poolu na razie nie ma jeszcze. LOT i LARES latają każdy na swój rachunek.

Jeszcze o Atlantyku.

Pułkownik I.Monroe Johnson vice-sekretarz Handlu USA omawia na łamach Air Commerce Bulletin możliwości techniczne oraz przyszły podział wpływów z komunikacji lotniczej przez Atlantyk. Na wstępie swego artykułu pułk.Johnson stwierdza, że lotnictwo cywilne w Ameryce osiągnęło większy stopień rozwoju niż w Europie. W r.1936 komunikacyjne samoloty Stanów Zjednoczonych przeleciały 20% więcej km, przewożąc tylez pasażerów i 25% poczty więcej, niż samoloty wszystkich innyc krajów razem wziętych.

Jeżeli chodzi o loty transoceaniczne, to według pułk.Johnsohn'a, - lotnictwo Stanów Zjednoczonych ma największe doświadczenie i najlepsze przygotowanie techniczne. Od kilku lat istnieje już linia przez morze Karaibskie, zaś od półtor roku przez Ocean Spokojny. Na tej ostatniej linii przewieziono w ciągu pierwszego roku eksploatacji prawie 2.000 pasażerów i 37 ton poczty. Już w próbach jest nowy czteromotorow hydroplan Consolidated, mający zasięg ponad 8.000 km przy ciężarze użytecznym ponad 3 tonny.

Za dwa miesiące ukaże się dwupokładowy hydroplan Boeing 314, mogący pomieścić 72 pasażerów w dzień, a 40 w nocy, mający zasięg również ponad 8.000 km. Maszyny te będą mogły zatem wykonywać z pełnym obciążeniem loty bezpośrednie między Ameryką i Europą bez lądowania.

Najciekawsze są jednak dla nas uwagi pułk.Johnsona o eksploatacyjnej stronie linij transatlantyckich . Z doświadczeń żeglugi morskiej wynika, że rocznie wyjeżdża do Europy 175.00 Amerykan, którzy stanowią 75% wszystkich pasażerów linij okrętowych. Można się spodziewać, że taki sam, lub nawet

jeszcze korzystniejszy dla Ameryki stosunek powstanie w komunikacji lotniczej,gdzie ceny przejazdu są stosunkowo wyższe,a zatem bardziej dostępne dla przeciętnego Amerykanina,niż dla przeciętnego Europejczyka. Z zasady wzajemności i równości pra wynika, że każdy kraj powinien z komunikacji transatlantyckiej osięgać korzyści proporcjonalne do ilości przewozów, jaką dostarcza. Zatem lotnictwo Stanów Zjednoczonych powinno uczestniczyć w eksploatacji Atlantyku przynajmniej w połowie,pozostawiając drugą połowę wszystkim towarzystwom europejskim razem, ponieważ USA napewno dostarczy więcej, niż połowę ruchu osobowego, pocztowego i towarowego.

Uwagi te, które ze względu na osobę ich autora można uważać za pogląd sfer oficjalnych amerykańskiego lotnictwa cywilnego, spotkają się niewątpliwie z wielkim zainteresowaniem wszystkic państw europejskich, myślących o komunikacji transatlantyckiej

Dla ilustracji wywodów płk.Johnson'a podajemy poniżej statystykę przewozową LOTU i paru innych towarzystw europejskich oraz T-wa Pan American i całego lotnictwa komunikacyjnego USA za rok 1937.

K r a j	T o w.	Km przelec.	Pasażerów	Towaru	Poczty
POLSKA	LOT	2.188.594	37.497	283.299	123.776
USA wewn.	razem	106.330.858	1.102.700	2.918.657	
USA	PAA	17.577.771	164.873	731.652	
NIEMCY	DLH	16.888.900	277.347	1.315.888	3.349.132
FRANCJA	AIR FRANCE	10.505.355	89.076	1.217.466	437.386
ANGLIA	IAL	8.419.526	60.395		
ITALIA	ALA	7.970.508	87.342	569.230	385.232
SZWECJA	ABA	2.486.644	56.531	386.251	365.272

Z tych kilku cyfr podanych przykładowo widać, że rozwój lotnictwa komunikacyjnego w USA osiągnął rezultaty, do jakich Europie jeszcze bardzo daleko. Jeżeli dziś światową sieć lotniczą można określić na około 500.000 km, w tym udział Towarzystw europejskich na 250.000, a USA na 150.000, to ruch na sieci USA jest o wiele bardziej intensywny, niż w Europie.

--ooOoo--

MR